

第2回代表者会議（第31回中 央委員会）取り組み方針（案） について。 討議資料抜粋

安全の確立について

私達はJR連合が提起している働く者の安全確保が、ひいては鉄道全体の安全向上につながるなどの認識に基づき、「すべてのJR関係労働者の死亡事故・重大事故ゼロ」のテーマを継続し掲げて取組を強化していきま

す。引き続き「重大防災防止の行動指針」を活用して、職場、とりわけ、グループ会社、協力会社へおアプローチに重点を置いた対応を進めていきます。私達は、「大手自動車メーカーのずさんな検査発覚」「大手製鉄所によるデータ改ざん」等、世間を驚かす大手会社の不祥事や隠蔽について、決して対岸の火事と思っ

てはいけません。なぜなら、日頃のちよつとした油断や気の緩みが重大事故を誘発する可能性があるからです。平成29年度上半期の鉄道運転事故等の発生状況では、インシデントが1件、鉄道物損事故が1件起きました。また、いまだに無くない隠蔽や虚偽報告、居眠り運転、危険品漏洩、脱線事故、無保安状態での走行、信号違反・激突等、全国にて様々な事象が日々起きています。私達は、旅客会社の線路を借りて運行しています。旅客列車と同じ線路を走行しているわけですから、危険品漏洩や脱線事故等が発生すれば、旅客を危険な立場に追い込むことになり、万が一、貨物会社の原因で、旅客に怪我を負わせたと

なれば、世間からの信用を著しく失墜し、会社存続を脅かすことになりかねません。近年、トラックドライバー不足等で、JR貨物の注目度は、以前に増して注目を集めています。鉄道・バスはとも身近な公共機関であり、国民が見る目は、大変厳しいものとなっています。何かが起きればトップニュースで扱われ、また、業務中の執務態度の悪さ、携帯、メール、タバコ等が見つかれば、SNSの普及により、すぐに全世界へ送信され、会社の体質が問題視されます。我が社においても、乗務中の携帯使用が見つかり、投稿された経緯があります。貨物だから大丈夫という認識は通用しません。私達は、東海道線後退事故・福知山線脱線事故・石勝線火災事故等、過去に起こした大きな過ちを教訓とし、二度と同じ過ちを繰り返さないよう、国民に信頼される会社作り、全力で取り組まなければなりません。そのような中で、昨年12月、鹿児島線千早操車場構内において死亡労災事故が起きてしまったことは残念でなりません。

19年7月の東青森駅構内触电死亡労災、同年8月の東海道線後退事故から10年が経過し、安全に対する認識を新たにしていく中で事故が起きたことは、痛恨の極みであります。今一度、安全への認識を見つめ直し、6つの特定事故の撲滅・虚偽隠蔽の撲滅を

目指し、厳しい道のりではありますが、全員が一丸となり取り組んでいくこととします。安全に終わりはありません。

- 「具体的には」
- 1、会社は、「ヒヤリハット報告」が提出された際、機敏に対応しているのかチェックしていきま
 - 2、重大防災・重大な事故が発生した場合、会社との協議を行い、一度と事故が起これないよう取り組んでいきます。
 - 3、荷役作業に関わる事故については、各ロジ労組と連携をとって問題解決に努力します。
 - 4、安全衛生委員会は機能しているのかチェックしていきま
 - 5、JR連合が開催する、安全シンポジウム・業種間安全検討会・安全対策委員会に積極的に参加します。
 - 6、会社との安全経営協議会では、安全対策を積極的に講じるよう強く要請していきま

す。

「組織強化・拡大・民主化の取り組みについて」

- 1、引き続きJR連合が進める運動を軸に取り組んでいくこととしますが、一番の基本は、「何でも話し合える、ストレスの無い楽しい組合にしよう」です。また、「貨物モーターシフトPT」の最終答申を踏まえ、具現化に向けた政策活動を柱に取り組みを進めることが重要です。こうしたJR連合や貨物鉄産労の取り組みを目に見える形で実践することを通じて、他労組組合員への働きかけや声掛けにつなげていく必要があります。また、掲示板の活用も必要なツールの一つです。私たちがどのような活動をしているかアピールするため、常に新鮮な情報を提供していくことが重要です。
- 2、大会以降、九州地区本部にて組織拡大が成されましたが、組織は減少の一途を辿っており、今までも同様な運営方法では組織維持が困難であります。あらゆる面で模索し、今後の運営方法について、さらに検討していく必要があります。

「具体的には」

- 1、貨物提言の学習会を各地区本部でさらに深度化させ、貨物提言を前面に押し出し、他労組との政策要求を比較してもらいながら、加入オールドを行うこととします。
- 2、各地区本部は、実現可能な組織拡大運動（新規採用者含む）を取り組むこととします。
- 3、青年部の「個の質の強化」を念頭に置いた、様々な取り組みを指導することとします。
- 4、3ロジ労組との連携を強め、他のグループ労組へも貨物連合加盟を働きかけることとします。
- 5、引き続き、関係単組、友誼団体との交流・連帯活動を行うこととします。

みんなで暮らしをガード
交運共済
家族の幸せを災害から守る
火災共済/地震風水害共済/交通災害共済/生命共済/入院共済



人災にも天災にも、
いっさい負けない家族。

地震や台風などの自然災害も保障する火災共済、
地震や風水害から建物や家財を守る地震風水害共済…。
かけがえのない家族・家・家財などを保障します。

- 6、レク活動については、各地区本部のレクを事前に全国に紹介し、相互交流が行えるようにします。また、JR連合が主催するレク等に積極的に参加し、仲間と交流を図っていくこととします。
- 7、今後の組織のあり方について、組織財政委員会で検討していくこととします。
- 8、第3回代表者会議（4月21日）は、本部3役・各地区代表者で行います。
- 9、第34回定期全国大会は7月6日、名古屋で開催します。

2018春闘の

取り組みについて

（賃金引上げ要求）

- 1、純ベア3000円を要求します。
 - 2、期末手当年間4.5ヶ月以上（夏2.1ヶ月以上・年末は夏の差額）を要求します。
 - 3、55歳以上の賃金ダウン幅改善を求めます。
また、改善措置として昨年より3000円の改善を求めます。
 - 4、60歳以上の嘱託社員について、全員一律基本賃金1万円上積することを求めます。
 - 5、パート社員の賃金改善時間給額40円以上の引き上げ、時間給額1000円に達していない場合は、その実現を求めます。
- （諸要求について）
- 1、B単価（超勤）を130/100に引き上げを求めます。
 - 2、D単価（夜勤）を35/100に引き上げを求めます。
 - 3、自動車運転手当、大型車日額500円、普通自動車日額500円を求めます。

- 4、都市手当の級地補償を1年復活することを求めます。
- 5、扶養手当、配偶者500円、子供1000円の増額を求めます。
- 6、寒冷地手当の一律増額5000円を求めます。
- 7、第2基本給の廃止を求めます。
- 8、採用時の年休付与日数15日以上を求めます。
- 9、保存休暇の使用条件を拡充することを求めます。
- 10、グループ会社社員の賃金改善をはかるため、業務委託料等の増額を求めます。
- 11、各ロジ会社社員の正社員化を求めます。
- 12、新幹線通勤ルールを再検討し、改善をはかるよう求めます。
- 13、インフルエンザ予防接種については、配偶者・子供も含め全額負担を求めます。
- 14、会社の責務として、社員の健康維持のため、人間ドックは社員全員が受診できるように求めます。
- 15、8月11日、山の日の設立により、休日を1日増やすことを求めます。
- 16、空き社宅にグループ会社社員が入居できるように求めます。（寮代用を含む）
- 17、出向社員の労働条件の改善をはかることを求めます（特休の増等）
- 18、業務中に眼鏡等の私物が壊れた場合の措置として、私有物損舞金制度の新設を求めます。
- 19、祝日手当支給日のさらなる拡充を求めます。
- 20、検修技術手当の増額を求めます。
- 21、技能手当「技術関係社員」支給額増額を求めます。
- 22、「くるみん認定」「えるぼし認定」の取得を求めます

（具体的な運動展開について）

- 1、春闘要求については、2月16日までに提出します。
- 2、交渉は本部業務部を中心に行います。
- 3、春季生活闘争の取り組みの環境として、グループ会社の組織拡大に向け、貨物連合としての行動を強化します。
- 4、2018春季生活闘争の意思統一を図るため、連合やJR連合地方協議会の主催する決起集会に積極的に参加します。
- 5、業務速報で春闘情報を随時発行します。

貨物鉄道モーターシフトのさらなる推進にむけた取り組みについて

物流業界においては、トラック運転者の人手不足や高齢化が深刻な問題となっており、物流機能にも支障が生じ始めており、物流事業者や荷主などの関係者が連携して物流ネットワーク全体の総合化・効率化を更に進め、省力化を図っていくことが必要であります。

2016年には改正物流総合効率化法が施行され、同法に基づく様々な連携事業が生まれています。今後、モードを越えた物流関係事業者間、あるいは利用者となる荷主間の積極的な連携・協働を一層加速させていく必要があります。

続き貨物モーターシフトの更なる推進にむけた支援の強化を図っていくこととします。

北海道新幹線に係る問題及び青函トンネル共用走行に関する問題への対応について

共用区間については、高速鉄道と貨物鉄道がすれ違う初の事例となり、北海道新幹線開業当初より安全確保のために新幹線の減速運転（時速140km/h）が実施されています。2018年度中に新幹線の高速走行の「試運転」が計画されており、2019年度以降、時間帯区分案による新幹線の高速走行を開始する旨が政府・与党方針として示されています。当該区間の取り扱いに際しては、何よりも安全が最優先であることは言うまでもありませんが、より現実的な将来の人流・物流ネットワークの構築が求められています。

青函トンネルは、貨物鉄道にとっても極めて重要な物流ルートである一方で、北海道新幹線の新幹線としての特性を十二分に発揮させる必要もあります。今後の青函共用区間に係る検討においては、上述のような観点に加え、貨物新幹線構想・札幌延伸計画などを視野に入れた中長期的な展望のもと、関係事業者の将来的な経営負担や地域・国の発展等への影響をも踏まえ総合的になされるべきであると考えます。したがって、国に対しては現在の各種技術開発・国費投入のあり方（現行開発メニューの推進の適否）について、早急に現実的で客観的かつ合理的な判断を求めていくこととします。

第2回代表者会議（第31回中央委員会）は、2月9日、新大阪で行われます。

**入院、地震、火災、交通事故…
一度も経験しない人はいない。**



みんなてあらしをガード
交運共済
火災共済/地震風水害共済/交通災害共済/生命共済/入院共済

自分の身に起こってからでは遅いのが災害です。
何事も備えあれば憂いなし。
あなたや家族の幸せを自然災害や人災から守るために、
しっかり組み合わせることで幅広く保障します。

家族の幸せを災害から守る